

*Багиров Руслан Серверович, студент, группа 228.42,
Морской государственный университет имени адм. Г.И. Невельского,
г. Владивосток*

ЮРИДИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ МОРСКОЙ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Аннотация: В статье рассматриваются правовые особенности морских перевозок, рассматриваются особенности и проблемы заключения договора морской перевозки грузов, поднимается вопрос о заключении договора морской перевозки грузов как отдельного вида договора, который, по мнению автора, значительно упростит процедуру морской перевозки груза.

Ключевые слова: договор морской перевозки, морская перевозка грузов, юридические особенности морской перевозки грузов.

Abstract: The article deals with the legal features of maritime transportation, considers the features and problems of concluding a contract for the carriage of goods by sea, raises the issue of concluding a contract for the carriage of goods by sea as a separate type of contract, which, in the author's opinion, will greatly simplify the procedure for the carriage of goods by sea.

Keywords: contract of sea carriage, sea transportation of goods, legal features of sea transportation of goods.

Договор морской перевозки грузов является одним из центральных институтов морского права. Морская перевозка грузов осуществляется на основании договора морской перевозки грузов. В зависимости от формы, в которой осуществляется морская перевозка, договор заключается либо без предоставления судна или его части (линейный), либо с таким условием (трамп). При уточнении сущности и определения понятия договора морской

перевозки грузов целесообразно обозначить место, значение и роль этого договора в системе обязательств [3, с. 9].

Договор морской перевозки относится к транспортным договорам перевозки. Согласно ст. 307 ГК "обязательство — это гражданское правоотношение между двумя лицами, одно из которых обязано совершить в пользу другого определенные действия либо воздержаться от определенного действия, а последний вправе требовать выполнения этих действий либо воздержаться от выполнения определенных действий". В этом суть обязательства как гражданского института. Такова сущность обязательства как гражданско-правового института [2, с. 34]. В зависимости от характера движения материальных товаров различают различные группы обязательств, одна из которых включает в себя обязательство по оказанию услуг, при котором одно лицо обязано по указанию другого лица предоставить определенные виды услуг, как другое лицо обязано оплатить эти услуги [5, с. 19].

Рассматривая договор морской перевозки грузов, можно отметить, что он имеет особенности, характерные для всех договоров этой группы, договоров перевозки и договоров перевозки грузов. Существуют разные типы договоров, у которых есть своя правовая иерархия:

- 1) Транспортный договор;
- 2) Договор перевозки;
- 3) Договор перевозки грузов;
- 4) Договор морской перевозки грузов.

В договоре морской перевозки груза два субъекта: перевозчик и отправитель. Перевозчик, как правило, является судовладельцем, поэтому в таких случаях представителем перевозчика является капитан судна. Но, с другой стороны, капитан может одновременно быть представителем отправителя или получателя груза, в зависимости от договорных условий о праве собственности на груз во время его перевозки [8, с. 89].

Условия договора перевозок морских груза делится на несколько видов:

1. Перевозка грузов, пассажиров и багажа осуществляется на основании договора перевозки.

2. Общие условия перевозки определяются транспортными уставами и кодексами, иными законами и издаваемыми в соответствии с ними правилами.

Условия перевозки грузов, пассажиров и багажа отдельными видами транспорта, а также ответственность сторон за эти перевозки определяются соглашением сторон, если иное не установлено настоящим Кодексом, транспортными уставами и кодексами, иными законами. и правила, изданные в соответствии с ними (Ст. 784 ГК РФ) [2, с. 67].

Перевозчик обязан доставить груз в пункт назначения с соблюдением отведенного для этого срока. Этот срок определяется в порядке, который предусмотрен транспортными уставами и кодексами, а при его отсутствии применяется разумный срок (ст. 792 ГК) [7, с. 68]. Выполнение перевозчиком обязанности, вытекающей из договора перевозки груза, предполагает доставку груза в место назначения в установленный срок.

Согласно общему правилу для всех видов грузоперевозок, которое содержится в Гражданском кодексе (ст. 792), перевозчик обязан доставить товар в пункт назначения в сроки, указанные в порядке, установленном транспортными уставами и кодексами, а при отсутствии таких условий - в разумные сроки [5, с. 97]. Фрахт как плата за перевозку грузов в первую очередь относится к перевозке по договору фрахтования рейса или договору чартера, поскольку в тайм-чартере и тем более в бербоут-чартере предметом договора не является перевозка грузов. а вот аренда судна.

Стоимость перевозки определяется перевозчиком. Также фрахт определяется несколькими видами: базовая плата за морские перевозки, обязательные доплаты, стоимость дополнительных услуг.

Базовая ставка фрахта - это стоимость доставки на корабле. Основными факторами, определяющими размер базовой ставки, являются маршрут перевозки (пункты отправления, назначения) и свойства груза (тип и размер

контейнера, характер груза - обычный или «сухой», рефрижераторный) [7, с. 74].

Обязательные надбавки - это часть стоимости перевозки, не включенная в базовую ставку фрахта. Они предназначены для покрытия статей расходов или услуг, которые являются сквозными платежами (например, за услуги по обслуживанию грузовых терминалов) или формируются вне основной морской перевозки (например, при оказании дополнительной услуги по наземной транспортировке).

Оплата дополнительных услуг - эта составляющая фрахта формируется в зависимости от условий перевозки конкретного груза. Расширяя и повышая уровень сервиса, перевозчики предлагают грузовладельцам различные дополнительные услуги, такие как очистка контейнеров после перевозки груза, перевозка негабаритных грузов, превышающих стандартные габариты контейнера, установка специального оборудования, контролируемой атмосферы, холодная перегрузка и другие.

Коносамент- это ценная бумага, доказывающая права собственности. Коносамент бывает чартерным и линейным. В зависимости от получателя, коносамент бывает:

1. именной - на конкретное лицо;
2. упорядоченный - на того, кого укажет грузоотправитель;
3. предъявительский - груз будет отдан любому, кто предъявит при получении такой коносамент. Коносамент оформляют в нескольких равносильных экземплярах. Если по одному из них груз получают, остальные считают утратившими силу.

Во всемирной практике морских перевозок применяется несколько видов коносамента:

Бортовой - выдается после погрузки товара на судно. Коносамент на груз, который еще не погружен, но будет перевезен судном. Далее его заменяют на бортовой.

Чартерный - в дополнении к чартеру выдают при трамповых рейсах. Линейный - применяется на линейных перевозках. Содержит большие условия по перевозке грузов, нежели чартерный.

Сквозной - выпускается при доставке с использованием нескольких судов. Ответственность перевозчика при такой доставке сохраняется на всем протяжении маршрута.

Смешанный - представляет собой такой вид документа, применяемый при доставке в контейнерах различными видами транспорта. Нужно знать условия каждого коносамента, чтобы выбрать подходящий для конкретного случая. Компании, знающие все тонкости, могут посоветовать лучший вариант.

Устав заключают на основе уставов и кодексов грузового и пассажирского флотов. Договор вступает в юридическую силу с момента подписания. В условиях контракта определяется не только перевозка, но также место и время загрузки, характеристики предоставленного судна.

Судовладелец отвечает за несоблюдение пунктов соглашения - опоздание под нагрузку, несоответствие параметров судна заявленным в договоре и другие. Форм чартера, или проформ, существует около 400. Условия перевозки В договоре должны содержаться такие пункты:

1. Полное наименование транспортного судна, перевозящего груз;
2. Описание и свойства груза; время прибытия судна для загрузки;
3. Место загрузки; время доставки;
4. Дату прихода в конечный порт;
5. Маршрут следования;
6. Добавочные условия.

Договор, завизированный обоими участниками, свидетельствует о достижении договоренности по всем пунктам согласия. Вносить исправления в одностороннем порядке после того, как подписи были поставлены, запрещается. На это требуется согласие второй стороны. Изменить и дополнить контракт можно до тех пор, пока не будет достигнуто общее согласие.

Перевозчики при заключении контракта предлагают подписывать уже заполненный бланк. В этом случае необходимо внимательно изучить все параграфы контракта и при несогласии требовать внесения поправок.

Стороны - участники договора имеют права и должны выполнять установленные обязательства. Несоблюдение их влечет штрафные санкции и разрыв договорных отношений. Обязанности перевозчика. Перевозчик, осуществляющий доставку, обязан: охранять состояние судна, указанного в согласовании; снаряжать и оборудование судно в соответствии с требованиями; защищать оповещать владельца груза при изменении пункта нагрузки; поддерживать должное состояние груза на всем протяжении перевозки, согласно договорным требованиям; соблюдать маршрут транспортировки, указанный в контракте. Грузоотправитель должен обеспечить: загрузку судна в порт, обеспечивающий беспрепятственный подход к месту загрузки. Договоренности должен оформляться в письменном виде. Устные соглашения не имеют юридического значения.

В мировой практике морских перевозок применяется несколько видов коносаментов:

На борту - выдается после погрузки товара на судно.

Коносамент на груз, который еще не загружен, но будет перевезен судном. Затем его заменяют на бортовой.

Чартер - помимо чартера, выдается на трамповые рейсы.

Линейный - используется для линейной транспортировки. Содержит больше условий перевозки грузов, чем чартер.

Сквозной - выдается при доставке несколькими судами. Ответственность за такую доставку несет перевозчик на протяжении всего маршрута.

Смешанный - вид документа, используемый для доставки в контейнерах различными видами транспорта.

Вам необходимо знать условия каждого коносамента, чтобы выбрать подходящий для конкретного случая. Компании, знающие все детали, могут посоветовать лучший вариант.

Основная и очень важная проблема договора морской перевозки грузов состоит в том, что, в отличие от других видов договоров перевозки, этот договор все же не является самостоятельным типом договора. Это регулируется общими правилами договоров перевозки. В договоре морской перевозки груза есть много важных аспектов, которые необходимо выделить в отдельный вид договора, чтобы упростить его заключение. Это следующее:

1. Распределение обязанностей сторон;
2. Прописывание платы за услуги или же дополнительные услуги;
3. Внесение вида груза перевозки;
4. Прописывание компании, осуществляющую перевозку груза;
5. Внесение заказчика как одну из сторон договора;
6. Сроки подачи судна в обусловленный чартером срок;
7. Сталийный срок;
8. Все соответствующие даты (предоставление корабля, погрузка, отправление и т.п.);
9. Коносамент.

Таким образом, с учетом сложности морского договора перевозки грузов, когда он трансформируется в самостоятельный вид договора, существенно упростятся процедурные вопросы перевозки, а значит, улучшится качество морской перевозки груза. . Да, договор будет по-прежнему регулироваться Гражданским кодексом Российской Федерации и всеми соответствующими кодексами, но все условия перевозки, стоимость и обязательства будут прописаны непосредственно в самом договоре (например, вы можете провести аналогию с трудовой договор, в котором прописаны все аспекты приема на работу).

Также, в соответствии с положениями Кодекса торгового мореплавания, договоры морской перевозки различаются в зависимости от способа загрузки судна. То есть, существует два основных типа договоров, в которых:

- 1) Имеются условия чартера;
- 2) Не имеются условия чартера.

Всё это можно вынести в отдельный пункт договора, где будут прописываться эти условия, или же их не будет вовсе.

В заключении хотелось бы отметить, что договор морской перевозки грузов — это важная часть торговли как внутри государства, так и вне его. На все перевозки заключаются определённые договоры морской перевозки. Этот договор - один из необычных и сложных видов транспортного договора перевозки грузов, который отражает специфику и особенности морской торговли. При вынесении договора морской перевозки груза как отдельного вида договора, в котором будут прописываться все условия договора и иная информация, можно значительно сократить время при его составлении, так как не надо будет составлять и прикладывать к нему отдельные разнообразные документы, что значительно повысит скорость и эффективность морской перевозки груза. Он по-прежнему будет регулировать гражданским кодексом, но уже будет отдельным и самостоятельным договором со своими условиями и обязанностями, где будут прописаны: стоимость, вид перевозки груза, предмет перевозки, все стороны участвующие в перевозке (грузоотправитель, капитан и т.д.), куда и от куда груз перевозят. Всё это значительно облегчит работу и улучшит качество морской перевозки груза.

Библиографический список:

1. "Конституция Российской Федерации" (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 N 6-ФКЗ, от 30.12.2008 N 7-ФКЗ, от 05.02.2014 N 2-ФКЗ, от 21.07.2014 N 11-ФКЗ).

2. "Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая)" от 30.11.1994 N 51-ФЗ (с изменениями на 26 октября 2021 года).

3. "Трудовой кодекс Российской Федерации" от 30.12.2001 N 197-ФЗ (с изменениями на 6 октября 2021 года).

4. "Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации" от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 01.03.2020).

5. Алешина А.В. Договор морской перевозки груза в международном частном праве // Герценовские чтения-2016. Актуальные проблемы права и гражданско-правового образования Материалы Всероссийской научно-практической конференции. 2016. С. 17-19.

6. Алёшина А.В. Особенности договора морской перевозки груза в международном частном праве // Экономика, педагогика и право. 2016. № 3. С. 2.

7. Бутакова Н.А. Проблемы правового регулирования договора морской перевозки грузов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2015. № 6-2 (56). С. 37-39.

8. Гуцуляк В.Н. Морское право: Учебное пособие. - М.: РосКонсульт, 2000. - 368 с.

9. Забелин В.Г. Фрахтовые операции во внешней торговле; Комментарий к Кодексу торгового мореплавания РФ / под ред. Г.Г. Иванова. - М.: Спарк, 2000. - 734 с.

10. Иванов Г.Г. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. - М.: Спарк, 2000 - 734 с.

11. Конвенция ООН по морской перевозке грузов 1978 года. Шемякин О.М. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров. Учебное пособие. - Одесса: ЛАТСТАР, 1999. -172 с.

12. Конвенция Организации Объединенных Наций о морской перевозке грузов. Заключена в г. Гамбурге 31.03.1978 // Закон, N 6, 2000.

13. Конвенция Организации Объединенных Наций об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле. Заключена в г. Вене 19.04.1991 // Комиссия ООН по праву международной торговли. Ежегодник. 1992 год. Т. XXIII. - Нью-Йорк: Организация Объединенных Наций, 1994. С. 652 - 660.